

просування не тільки окремих проектів, але й на формування відповідного менталітету інвестора, шляхом здійснення інституційних змін в суспільстві. Сукупність інвестиційних інститутів обумовлює, певним чином, характер, динаміку та напрямок інвестицій. Апріорі роль державних інститутів у формуванні та подальшому розвитку інфраструктури інвестиційного ринку є визначальною.

Інвестиційна інфраструктура відносно інноваційною представлення в більшій кількості сформованими суб'єктами, але їх функціонування неповненьке, яке вони несуть не відповідає потребам ринку інновацій та спотворює головне призначення інфраструктурних інститутів. Залучення інвестиційного ресурсу для потреб інноваційних високотехнологічних секторів – як правило їх надходження інвестицій в економіку здійснюється без орієнтації їх на впровадження новітніх технологій та науково-дослідних розробок, хоча в програмних документах соціально-економічного розвитку нашої країни задекларовано перехід до інноваційної моделі її розвитку, що потребує значних вкладень. За останні роки основними джерелами фінансування інноваційної діяльності є власні кошти суб'єкта господарювання та кошти іноземного інвестора (за даними 2016 року найбільше надходжень прийшло з Кіпру), а державна підтримка є мінімальна і диспропорційна.

Становлення та подальший розвиток управлінської інфраструктури регіону іде пліч-о-пліч із складними процесами формування інвестиційно-інноваційної інфраструктури як такої, що об'єднує інвестиційну та інноваційну діяльність в єдине ціле з метою спрямування інвестиційного ресурсу на започаткування інноваційних виробництв, створення конкурентоспроможної продукції та впровадження високих технологій. Отже, ми можемо говорити про деяку спільність елементів інвестиційної та інноваційної інфраструктур.

## **ВПЛИВ РЕКОНСТРУКЦІЇ ІСТОРИЧНОГО ЦЕНТРУ МІСТА ЯК СКЛАДОВОЇ БУДІВЕЛЬНОЇ ГАЛУЗІ НА РОЗВИТОК РЕГІОНУ**

М. С. ВЛАДИМИРОВА, канд. екон. наук, ст. викл.

В. О. РИЖКОВА, магістрант

*Харківський національний університет міського  
господарства імені О. М. Бекетова*

*61002 Україна, м. Харків, вул. Маршала Бажанова, 17  
proinfostatus@mail.ru*

Останнім часом все частіше постає питання збереження історичних центрів багатьох міст, оскільки їх стан є незадовільним. Реконструкція старовинних будівель на даний момент є не дуже поширеною в Україні, проте саме вона може дати змогу не тільки зберегти історію міста, але й стимулювати його розвиток, а отже і розвиток регіону загалом.

Питання реконструкції історичного центру та його вплив на розвиток регіону розглядалося багатьма діячами науки. Гаташ В.С. дослідив у своїй науковій роботі «Стан та перспективи розвитку будівельної галузі України» стан та розвиток будівельної галузі, починаючи з 2000 року та наслідки занепаду будівельної галузі [2]. Понуровський О.І. у своїй науковій роботі «Інвестиційна привабливість будівельної галузі України: основні проблеми та шляхи вирішення» проаналізував інвестиційну привабливість будівельної галузі України [1].

Найголовнішим аргументом на користь реконструкції є те, що старовинні будівлі приваблюють туристів, що в результаті збільшує надходження у місцевий бюджет. Таким чином реконструкція є невід'ємним елементом стратегії розвитку регіону. Найголовнішою причиною незначної популярності реконструкції в Україні є те, що держава незацікавлена у створенні механізму її стимулювання і контролю.

Реконструкція є складовою будівельної галузі. В даний момент будівельна галузь України перебуває у стані занепаду. Обсяги виконаних будівельних робіт за останні шість років зменшилися на 33,85%, а обсяги капітальних інвестицій в будівництво зменшилися на 26,10% [3]. Проте у 2016 році спостерігалися позитивні зрушення обсяги виконаних будівельних робіт порівняно з 2015 роком зросли на 17,39%, разом з тим у 2016 зросла і середньомісячна заробітна плата на 36,59% і зменшилися ціни на будівельно-монтажні роботи, про що свідчить зменшення їх індексу у 2016 році на 14% [3]. Тож можна зробити висновок, що покращення стану будівельної галузі стимулює розвиток інших галузей і в результаті всього регіону.

Європейський досвід показує, що реконструкція старовинних будівель може дати значні прибутки у майбутньому, але при цьому головну роль тут відіграє держава. Саме стимулювання реконструкції владою привабить в країну інвесторів, що неодмінно вплине на розвиток регіону. В Європейських країнах існують певні правила та обмеження реконструкції та реставрації старих будівель. При цьому інвесторам, що займаються реконструкцією надаються значні пільги. Це дає змогу зберегти старовинні будинки і в той же час отримувати прибутки та стимулювати розвиток регіону.

Таким чином реконструкція старих будівель має велике значення, бо це не тільки великі грошові витрати, а й можливість стимулювати розвиток регіону. Проте саме незацікавленість держави і в результаті недосконала нормативна база та відсутність інвестицій призводить до того, що багато старовинних будівель не тільки не дають прибутків, які могли б отримуватися від їх використання, але й втрачаються як архітектурна спадщина міста.

#### Список використаних джерел:

1. Понуровський О. І. Інвестиційна привабливість будівельної галузі України: основні проблеми та шляхи вирішення / О. І. Понуровський // Глобальні та національні проблеми економіки, 2015. – Вип. 6 – С. 423–426.

2. Биба В. В. Стан та перспективи розвитку будівельної галузі України / В. В. Биба, В. С. Гаташ // 36. наук. праць (галузеве машинобудування, будівництво). – Полтава: ПолтНТУ, 2013. – Вип. 4 (39). Том 2 – С. 3-9.
3. Державний комітет статистики України [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

## **МІСЬКИЙ ТРАНСПОРТ SKYWAY – ІННОВАЦІЙНИЙ ПІДХІД У ПІДВИЩЕННІ РІВНЯ ЯКОСТІ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ**

В. В. ВОЛКОВ, канд. екон. наук  
*Північно-Східний науковий центр  
НАН України і МОН України  
61002 Україна, м. Харків, вул. Багалия, 8  
vzv@hneu.edu.ua*

Сьогодні, перевантаженість вулиць у м. Харкові наземними видами транспорту, надзвичайна загазованість атмосфери шкідливими викидами від пересувних джерел, недостатня кількість наявних альтернативних шляхів щодо розподілу транспортних та пішохідних потоків вкрай негативно впливає на загальний екологічний стан у місті та якість життя населення.

Сучасна єдина транспортна система м. Харкова складається з двох рівнів: наземний це трамвайні, тролейбусні й автобусні маршрути та підземний - метрополітен. Але слід зауважити, що місто Харків існує вже понад 350 років і центральні вулиці не мають можливості забезпечити зростаючі потреби городян та гостей міста щодо їх переміщення. Особливо актуальне це питання у часи пік, а також у районах де природні умови обмежують функціонування наземного або підземного транспорту.

У 2016 р. була розроблена Стратегія розвитку міста Харкова до 2020 р. (далі Стратегія), в якій визначені пріоритети та операційні цілі трансформації європейських міст згідно зі Стратегічними та Операційними планами Європейського інноваційного партнерства. В рамках стратегічної цілі «Сучасний простір та забезпеченість міста інженерною інфраструктурою» передбачено реалізацію операційної цілі «Оновлення інженерної інфраструктури» [1, с. 49]. На основі застосування SWOT- аналізу у Стратегії визначено основні: проблеми, ресурси, завдання та заходи.

Визначені у Стратегії проблеми, які потребують негайного вирішення це: перевантаженість вулиць міста автомобільним транспортом; значний моральний та фізичний знос рухомого складу міського транспорту; невідповідність інфраструктури міста потребам людей; кадровий склад тощо.

Впровадження новаторських підходів сприятиме оптимізації транспортної системи міста, зокрема у центральній його частині.

Згідно світового досвіду [2] для вирішення проблем пасажирських перевезень у мегаполісах застосовуються наземні дороги «другого рівня», наприклад: поїзд на магнітному підвісі, монорейкова дорога та ін. Вирішити